

Plan large

Le test de mobilité projeté par la Flandre aux Quatre Bras de Tervueren relance le débat sur l'accessibilité de Bruxelles.

Bruxelles revoit ses accès pour la qualité de vie. Au risque de s'isoler?

Pauline Deglume



L'annonce d'un test de mobilité dans l'avenue de Tervueren à partir du carrefour des Quatre bras, l'une des principales entrées de Bruxelles depuis le Brabant wallon, est vue d'un très mauvais œil par les bourgmestres des communes bruxelloises concernées. Outre la crainte d'embouteillages accrus, c'est le spectre d'une capitale de plus en plus isolée qui plane. À tel point que le bourgmestre d'Auderghem Didier Gosuin (DéFI) demandait, dans les colonnes de La Libre, à la ministre bruxelloise de la Mobilité Elke Van den Brandt (Groen) de se positionner sur le «projet caché de la Flandre».

De Werkvennootschap n'a pourtant jamais fait mystère de ses plans. En mars 2019, cette société anonyme de droit public désignée par la Flandre pour remodeler le Ring Est avait présenté dans L'Echo ses propositions visant à fluidifier plusieurs grands carrefours, parmi lesquels les Quatre Bras. Il était question de réduire l'emprise spatiale de ce carrefour en rassemblant le trafic automobile sur le bras nord de l'avenue de Tervueren et en réservant le bras sud aux vélos, avec une passerelle cyclo-piétonne pour enjamber l'autoroute.

C'est dans cette optique que la société De Werkvennootschap a planifié un test de circulation. Entre août et octobre 2021, une seule bande de circulation au lieu de deux sera maintenue dans chaque bras de l'avenue de Tervueren. «Si ce test s'avère positif, on pourra utiliser l'espace qui se libère pour améliorer l'infrastructure cyclable à court terme. Comme nous allons construire une passerelle, il est logique de vouloir que celle-ci débouche sur une infrastructure de bonne qualité. Ensuite, quand nous aurons un nouveau plan spatial d'ici cinq ans, la fermeture du bras sud à la circulation automobile sera envisagée parmi d'autres scénarios», nuance aujourd'hui le porte-parole de la société chargée du projet.

Or, ce scénario ne devrait plus être du tout évoqué, puisqu'il a déjà été refusé, estime Didier Gosuin qui accuse la Flandre de ne pas jouer cartes sur table: «On ne demande pas l'avis d'une commune avec un agenda caché.» Selon le bourgmestre amarante, la configuration projetée entraînera une situation conflictuelle en amont, au croisement entre l'avenue et la chaussée de Tervueren. À Woluwe-Saint-Pierre, le bourgmestre Benoît Cerexhe (cdH) craint pour sa part que la réduction des voies engendre un trafic de percolation dans les quartiers résidentiels.

Du côté d'Elke Van den Brandt, on assure que les intérêts bruxellois seront défendus. «Selon De Werkvennootschap, on ne touche pas à la capacité des carrefours, donc il n'y aura pas plus d'embouteillages et pas de trafic de transit dans les quartiers. Mais on ne les croit pas sur parole et on veut vérifier leurs hypothèses. S'il s'avère qu'il y a du trafic de transit, on ne validera pas ce projet. C'est un test. Ce serait dommage de s'y opposer», réagit sa porte-parole.

Pas de quoi rassurer Benoît Cerexhe, qui reste persuadé qu'un tel projet s'inscrit dans une stratégie plus large, initiée par la Flandre dans son projet Start en 2004. «La Flandre y annonçait noir sur blanc sa volonté d'assurer son

développement économique en dehors de Bruxelles, en privilégiant l'axe Anvers-Malines-Zaventem. Ils vont fluidifier la mobilité autour des zonings en périphérie, notamment via l'élargissement du Ring, et mener une politique de fermeture des entrées de Bruxelles. La Flandre va isoler Bruxelles avec le consentement du gouvernement bruxellois, vu qu'Elke Van den Brandt est aux anges dès qu'on lui présente une piste cyclable», ironise le maieur humaniste.

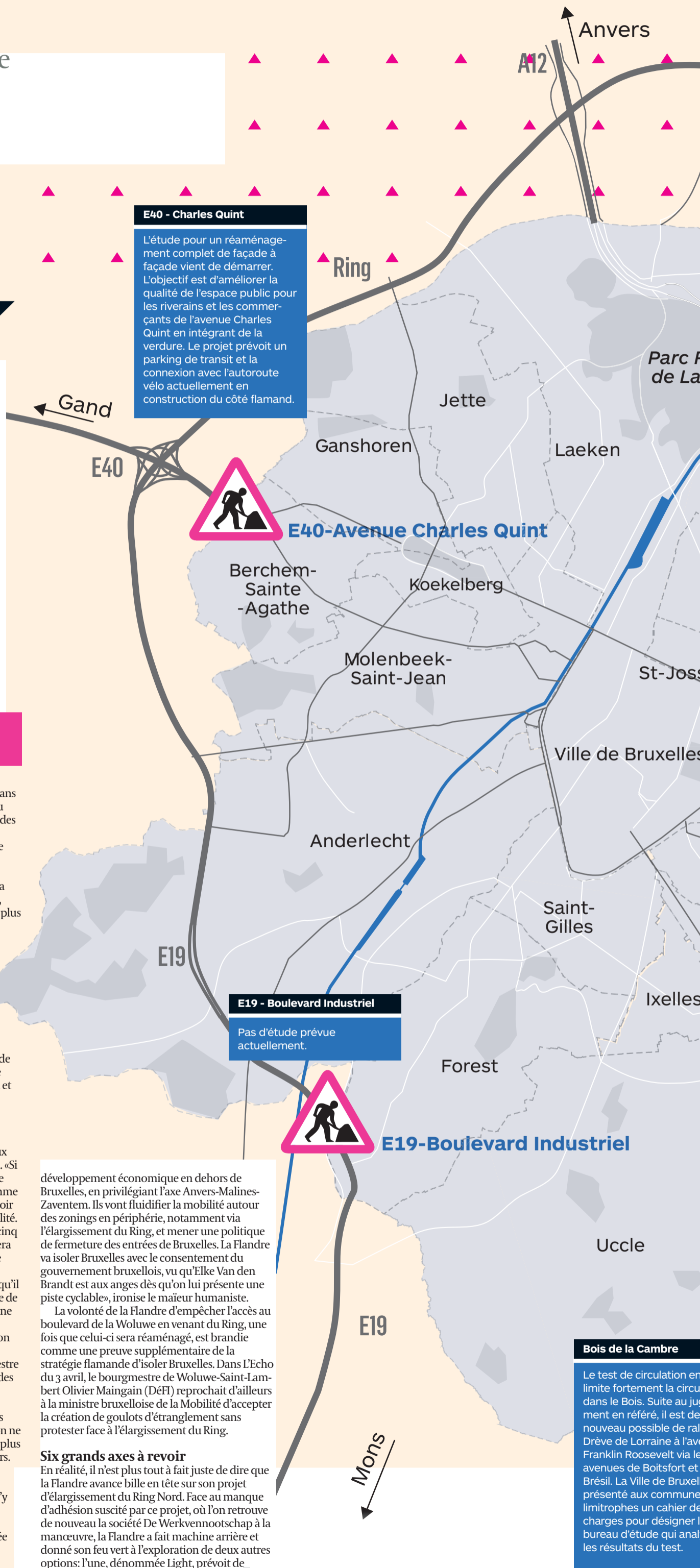
La volonté de la Flandre d'empêcher l'accès au boulevard de la Woluwe en venant du Ring, une fois que celui-ci sera réaménagé, est brandie comme une preuve supplémentaire de la stratégie flamande d'isoler Bruxelles. Dans L'Echo du 3 avril, le bourgmestre de Woluwe-Saint-Lambert Olivier Maingain (DéFI) reprochait d'ailleurs à la ministre bruxelloise de la Mobilité d'accepter la création de goulots d'étranglement sans protester face à l'élargissement du Ring.

Six grands axes à revoir

En réalité, il n'est plus tout à fait juste de dire que la Flandre avance bille en tête sur son projet d'élargissement du Ring Nord. Face au manque d'adhésion suscité par ce projet, où l'on retrouve de nouveau la société De Werkvennootschap à la manœuvre, la Flandre a fait machine arrière et donné son feu vert à l'exploration de deux autres options: l'une, dénommée Light, prévoit de

E40 - Charles Quint

L'étude pour un réaménagement complet de façade à façade vient de démarrer. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'espace public pour les riverains et les commerçants de l'avenue Charles Quint en intégrant de la verdure. Le projet prévoit un parking de transit et la connexion avec l'autoroute vélo actuellement en construction du côté flamand.



LE RÉSUMÉ

La **Flandre** envisage de revoir la mobilité autour des Quatre Bras de Tervueren.

Les **communes bruxelloises** s'inquiètent. Certaines estiment que la Flandre possède un agenda de la mobilité caché.

Il n'est plus tout à fait juste de dire que la Flandre avance bille en tête sur son projet d'élargissement du Ring.

La Région bruxelloise, elle, a identifié **six axes pénétrants** qu'elle souhaite transformer en priorité.

Bois de la Cambre

Le test de circulation limite fortement la circulation dans le Bois. Suite au jugement en référé, il est de nouveau possible de rallier Drève de Lorraine à l'avenue Franklin Roosevelt via les avenues de Boitsfort et Brésil. La Ville de Bruxelles a présenté aux communes limitrophes un cahier des charges pour désigner le bureau d'étude qui analysera les résultats du test.